

Canarias en la estrategia de EE.UU. durante la II Guerra Mundial y el comienzo de la Guerra Fría

JUAN JOSÉ DÍAZ BENÍTEZ
Universidad de Las Palmas de Gran Canaria

Resumen: Este artículo tiene como objetivo principal el estudio de la importancia de Canarias para EEUU durante el desarrollo de la II Guerra Mundial y la inmediata posguerra, para lo cual analiza tres cuestiones. En primer lugar, la escasa relevancia del archipiélago en la planificación militar norteamericana anterior a 1943. Segundo, los incidentes que tuvieron lugar desde 1943 hasta 1945 entre las aeronaves aliadas y la guarnición española. Finalmente, la inclusión de las islas entre 1943 y 1946 en los planes norteamericanos estudiados en previsión de un posible conflicto con la URSS.

Palabras clave: Canarias, historia militar, II Guerra Mundial.

Abstract: The main purpose of this article is to study the importance of the Canary Islands for USA during World War II and the beginning of the postwar period through the analysis of three questions. First of all, the lack of importance of the archipelago for the American military planning before 1943. Secondly, the incidents which took place from 1943 to 1945 between the allied aircrafts and the Spanish garrison. Finally, the inclusion of the islands in the American planning, from 1943 to 1946, as a precaution against a conflict with the USSR.

Key words: Canary Islands, military history, World War II.

La II Guerra Mundial provocó importantes cambios en el balance de fuerzas internacional, al confirmar la relativa decadencia de las potencias europeas, ya visible al término de la I Guerra Mundial, y el ascenso de dos superpotencias: EE.UU. y la URSS. La primera de ellas reemplazó al Reino Unido en la hegemonía marítima y se consolidó como la mayor potencia financiera, encabezando un sistema económico mundial cuya extensión e influencia rivalizaba con el soviético. Fue entonces cuando el gigante norteamericano se planteó la necesidad de establecer bases aéreas en el Atlántico

oriental para afrontar un posible conflicto armado en Europa contra su antiguo aliado soviético. Este trabajo se centra en el papel desempeñado por Canarias en la estrategia norteamericana, desde el escaso interés que presentó para ésta antes de la beligerancia de EE.UU. hasta el planteamiento de la posibilidad de solicitar al Gobierno español la instalación de una base en el archipiélago, pasando por los incidentes aéreos que constituyeron un nuevo elemento de tensión en las relaciones entre España y los Aliados durante los últimos años de la contienda.

RUMORES DE INVASIÓN: LAS ISLAS EN LA LUCHA POR EL CONTROL DEL ATLÁNTICO 1940-1943

En septiembre de 1939 la declaración oficial de neutralidad por parte del Gobierno español escondía detrás la intención de participar en la contienda que comenzaba a azotar a Europa. Así había quedado de manifiesto en el anteproyecto de flota de junio de 1938 y los estudios realizados tras la Guerra Civil, con vistas a un posible enfrentamiento contra Francia y Gran Bretaña. También apuntaban en esa dirección la aprobación de un ambicioso proyecto de construcciones navales el mismo mes que se inició la II Guerra Mundial, así como un plan decenal de rearme a finales de octubre que debería aumentar notablemente el tamaño y las capacidades de las Fuerzas Armadas españolas. Estos ambiciosos planes deberían servir para recuperar Gibraltar y ampliar el imperio colonial español en África, especialmente al incorporar el protectorado francés en Marruecos y el Oranesado, pero se encontraban más allá de las capacidades reales del país, por lo que la única opción posible en aquel momento era la declaración oficial de neutralidad¹.

Las derrotas sufridas por los Aliados en la primavera de 1940 alentaron en junio la entrada en guerra de Italia, hasta ese momento no beligerante, lo cual ha de interpretarse como una pre-beligerancia. El régimen franquista decidió entonces declararse no beligerante, tal y como había hecho Italia en septiembre de 1939, y ofrecer su entrada en el conflicto al lado del *III Reich*. Sin embargo, con Francia a punto de claudicar y Gran Bretaña aparentemente en una situación similar, el alto mando alemán no consideró oportuno aceptar el ofrecimiento español, sobre todo teniendo en cuenta las ambiciosas contrapartidas territoriales que solicitaba y la ayuda económica y militar que necesitaba para estar en condiciones de contribuir al esfuerzo bélico del Eje². Este rechazo inicial comenzó a cambiar tras el armisticio fir-

¹ Ros Agudo, Manuel: *La guerra secreta de Franco (1939-1945)*, Barcelona, Crítica, 2002, pp. 34-71.

² Ros Agudo, Manuel: *La Gran Tentación. Franco, el Imperio colonial y los planes de intervención en la Segunda Guerra Mundial*, Barcelona, Styria, 2008, pp. 217-222.

mado por Francia en junio de 1940, cuando los estrategas alemanes comenzaron a considerar la posibilidad de construir un gran imperio colonial en África central. Para proteger la ruta hacia las nuevas colonias sería necesario disponer de bases navales en el noroeste de África, incluida Canarias, por lo que al menos desde julio se empezó a trabajar con la expectativa de que España cediera una de las islas a cambio de los territorios que esperaba obtener en Marruecos³.

Desde finales de agosto el interés alemán por este archipiélago se incrementó como consecuencia del temor a una posible ocupación preventiva por EE.UU. y el rechazo del Gobierno de Vichy a ceder Casablanca. Ciertamente, el Reino Unido, preocupado por el riesgo de que la beligerancia española inutilizase Gibraltar, había pedido ayuda a la gran potencia norteamericana para capturar las islas del Atlántico. Sin embargo, los medios y las intenciones de Washington en aquel momento no entrañaban ningún peligro para Canarias. El aislacionismo dominante aún en la opinión pública norteamericana, que la industria cinematográfica intentaba superar a favor de Gran Bretaña, refrenaba cualquier deseo del Gobierno estadounidense de involucrarse de lleno en el conflicto. Así que adoptó una postura neutral, permitiendo en noviembre de 1939 que los beligerantes se abastecieran en su territorio, siempre y cuando pagaran al contado las mercancías que adquirían y utilizaran sus propios barcos para transportarlas, lo cual se traducía a favor de Francia y Gran Bretaña, gracias a su amplia superioridad naval⁴.

En junio de 1940 el gobierno de Roosevelt aprobó un ambicioso plan de construcciones navales para poder enfrentarse a la doble amenaza que representaban el *III Reich* y Japón, y en septiembre acordó con el británico la cesión de 50 viejos destructores norteamericanos a cambio del arriendo de una serie de bases británicas en el Atlántico occidental. Así, EE.UU. reforzaba la defensa del Hemisferio Occidental, su principal preocupación estratégica, aunque los alemanes temían que sólo fuera el inicio de un avance hacia el Atlántico oriental en el que se incluiría a Canarias. Nada más lejos de la realidad, los archipiélagos de esta zona que más preocupaban a los estrategas norteamericanos eran Azores y Cabo Verde, ya que desde ellos se podría pro-

³ Díaz Benítez, Juan José: *Canarias indefensa: los proyectos aliados de ocupación de las Islas durante la II Guerra Mundial*, Santa Cruz de Tenerife, Ediciones Idea, 2008, pp. 88-91.

⁴ Sobre la revalorización del interés alemán en Canarias en septiembre: GODA, Norman: *Tomorrow the World. Hitler, Northwest Africa, and the Path toward America*, Texas A&M University, 1998, pp. 52-70. También para esta cuestión y la planificación británica con respecto al archipiélago: Díaz Benítez, Juan José: *Canarias indefensa...*, pp. 67-78 y 91-93. Con respecto al aislacionismo y la industria cinematográfica: JACOBS, Lewis: «World War II and the American Film», *Cinema Journal*, vol. VII (invierno de 1967-1968), pp. 1-21. En cuanto a la neutralidad norteamericana: Hillgruber, Andreas: *La Segunda Guerra Mundial. Objetivos de guerra y estrategia de las grandes potencias*, Madrid, Alianza Universidad, 1995, pp. 54-55.

yectar fuerzas aéreas contra EE.UU., en el caso de Azores, y Brasil, desde Cabo Verde. En cambio, Canarias, mucho más retraída hacia la costa africana no suponía una amenaza tan grave. Por otro lado, el tamaño de sus Fuerzas Armadas en aquel momento era muy limitado, apenas bastaban para ocupar Azores, por lo que no cabía esperar su dispersión en objetivos menos relevantes como Canarias⁵.

A partir de marzo de 1941 la postura de EE.UU. ante la guerra se tradujo claramente en una no beligerancia a favor de Gran Bretaña y, posteriormente, China y la URSS. La ley de préstamo y arriendo convirtió al gigante norteamericano en el «arsenal de la democracia», permitiendo la adquisición de armamento y toda clase de productos sin necesidad de pagarlos inmediatamente. Además, EE.UU. ocupó Islandia en julio y su Armada participaba en la escolta de los convoyes que se dirigían a Gran Bretaña en la parte occidental del trayecto, por lo que no faltaron incidentes con los submarinos alemanes. Sin embargo, en las conversaciones sostenidas con Canadá y Gran Bretaña quedó claro que el Atlántico oriental era responsabilidad de esta última, lo cual incluía la preparación de la conquista del Puerto de la Luz y el aeródromo de Gando, designada sucesivamente con los nombres en clave de *Chutney*, *Puma*, *Pilgrim* y *Tonic*. Esta operación terminó absorbiendo la fuerza de asalto británica prevista para las Azores, cuya ocupación estudiaba EE.UU. bajo la denominación de *Gray*⁶.

La entrada de EE.UU. en la guerra tras el ataque japonés a Pearl Harbor en diciembre de 1941 trajo consigo nuevas conversaciones sobre la estrategia a seguir contra el Eje. Las reuniones entre Churchill, Roosevelt y sus respectivos jefes de Estado Mayor en Arcadia a finales de ese mes confirmaron que la ocupación de Canarias, en caso de beligerancia de España, estaba encomendada a los británicos⁷. Pese a ello, a mediados de 1941 el semanario falangista *Arriba* había publicado la supuesta conspiración de los generales Miaja y Asensio Torrado para atacar el archipiélago español con una

⁵ Para las medidas aplicadas en 1940: Hillgruber, Andreas: *La Segunda Guerra Mundial...*, pp. 81-82. Sobre la estrategia norteamericana en el Atlántico y su limitada capacidad de actuación: Conn, Stetson y Fairchild, Byron: *The Western Hemisphere. The Framework of Hemisphere Defense*, Washington DC, Office of the Chief of Military History Department of the Army, 1960, pp. 82-88.

⁶ En cuanto a la progresiva implicación de EE.UU. en la Guerra: Hillgruber, Andreas: *La Segunda Guerra Mundial...*, pp. 85-86 y 111-113. Sobre el plan británico para ocupar La Luz: Díaz Benítez, Juan José: *Canarias indefensa...*, pp. 83-84, 157-184 y 219-252. En cuanto a Azores: Telo, António José: *Os Açores e o controlo do Atlântico (1898/1948)*, Lisboa, Edições Asa, 1993, pp. 337-341.

⁷ *Foreign Relations of the United States. Conferences at Washington, 1941-1942, and Casablanca, 1943*, Washington, United States Government Printing Office, 1968, pp. 144-149 (reunión de los jefes de Estado Mayor británicos y norteamericanos, 31 de diciembre de 1941) y 247-248 (informe del comité de planificación conjunto de los jefes de Estado Mayor británicos y norteamericanos, 31 de diciembre de 1941).

expedición de excombatientes republicanos, lo cual serviría de pretexto para que Gran Bretaña y EE.UU. ocuparan las islas. En realidad, la noticia era completamente infundada y, de hecho, Juan Francisco de Cárdenas, el embajador español en Washington, comunicó al Ministerio de Asuntos Exteriores que no creía que hubiera que dar crédito a las notas que había recibido sobre las supuestas apetencias norteamericanas de ocupar Canarias⁸. Lo que sí interesaba a los comités de planificación aliados a partir del verano de 1942 era la vecina costa africana, la cual se iba a convertir en el escenario de una serie de importantes desembarcos conocidos como operación *Torch*.

ALTA TENSIÓN EN EL AIRE: INCIDENTES AÉREOS SOBRE EL ARCHIPIÉLAGO, 1943-1945

Entre marzo y julio de 1941 las autoridades españolas habían consentido el abastecimiento clandestino de seis *U-Boote* en el Puerto de la Luz, cuya zona de operaciones se extendía principalmente por las aguas del África occidental y ecuatorial. Las presiones británicas terminaron con estas operaciones en el archipiélago, pero no con las sospechas de que podrían producirse de nuevo. Durante las dos primeras semanas que siguieron a *Torch* arreciaron los ataques contra el tráfico aliado en el noroeste de África, aunque los resultados no fueron los deseados por el Alto Mando de la Armada alemana (OKM). Los Aliados reaccionaron desde el primer momento, enviando aeronaves de patrulla marítima a la zona. El 13 de noviembre de 1942 llegaron los escuadrones VP-92 y VP-73 de la Marina a Casablanca y Port Lyautey, seguidos por dos escuadrones del 480 Grupo de la Fuerza Aérea del Ejército de EE.UU. (USAAF) en marzo del año siguiente. Estas unidades fueron encuadradas en la 15.^a Ala Aérea de la Armada de EE.UU. (FAWF), en la cual también se integró el escuadrón aeronaval VB-127⁹.

⁸ Díaz Benítez, Juan José: «El exilio republicano y la planificación militar aliada con respecto a Canarias durante la II Guerra Mundial», *III Congreso sobre el republicanismo. Los exilios en España (siglos XIX y XX)*, Priego de Córdoba, Patronato «Niceto Alcalá-Zamora y Torres», 2005, tomo II, pp. 429-446.

⁹ Sobre la actividad submarina posterior a *Torch* y el envío de los dos primeros escuadrones aeronavales: Blair, Clay: *Hitler's U-Boat War*, volumen II: *The Hunted 1942-1945*, Londres, Casell & Co., 2000, pp. 106-117 y 129. Para los escuadrones de la USAAF: Morison, Samuel Eliot: *History of United States Naval Operations in World War II*, volumen X: *The Atlantic Battle Won, May 1943-May 1945*, Nueva Jersey, Castle Books, 2001 (primera edición en 1956), p. 129. En cuanto a la FAWF: National Archives & Record Administration (NARA), RG 38, World War II War Diaries, Caja 88, diario de guerra de la FAWF. Es posible que los vuelos de reconocimiento también intentaran interceptar a los submarinos que se dirigían al océano Índico: Saville, Allison W.: «German Submarines in the Far East», *US Naval Institute Proceedings*, 87, núm. 8 (8 de agosto de 1961), pp. 80-92.

Sus aviones realizaban vuelos de reconocimiento por aguas canarias, sospechando que aún continuaba la ayuda encubierta a la *Kriegsmarine*. De hecho, el hundimiento del *U-167* cerca de Gran Canaria en abril de 1943 y el del *U-135* entre Fuerteventura y Cabo Juby en julio de ese mismo año alentaron estos temores. Desde entonces, estas misiones se hicieron más frecuentes, violando en más de una ocasión el espacio aéreo español, el cual llegaba hasta tres millas de la costa. Las autoridades del archipiélago empezaron a tomar nota de la presencia de estos aparatos extranjeros, aunque los datos recibidos de los diferentes servicios de información no coincidían y posiblemente eran superiores a los vuelos reales, ya que se apuntaba el avistamiento del avión, el cual, en una misión de reconocimiento, pasaba por varias islas e incluso podía sobrevolar una misma zona varias veces antes de regresar a su base. Así se daba el caso de que hubiera varios avistamientos en un mismo día desde un observatorio, correspondientes en realidad a un único vuelo, mientras que otros vuelos realizados no fueron recogidos por los servicios de inteligencia¹⁰.

Durante 1943 y el primer trimestre de 1944, el Grupo Independiente de Artillería Antiaérea de Canarias contabilizó un total de 133 vuelos realizados por 125 aviones, aunque si se descuenta los avistamientos realizados en diferentes momentos de un mismo día la cifra se reduce a 96. Los 153 disparos señalados en el resumen del informe no coinciden con los 140 repartidos en cada incidente ni con los 141 de la memoria del Servicio de Información Antiaeronáutica para las tres baterías de antiaéreas de Gran Canaria durante 1943. Varios de estos vuelos violaron el espacio aéreo español y, por tanto, la defensa contra aeronaves (DCA) intervino para alejar a los intrusos¹¹.

¹⁰ El *U-167*, averiado por aviones británicos, acabó hundido por su propia dotación en aguas españolas al sur de Gran Canaria: Díaz Benítez, Juan José: «Náufragos en Canarias...», p. 46. Véase también: O'Donnell Torralba, César: «Hundimiento del submarino alemán U-167 en aguas de Gran Canaria durante la II Guerra Mundial», *Revista Española de Historia Militar*, núm. 3 (mayo-junio de 2000), pp. 156-166. El *U-135* resultó hundido por la escolta del convoy que atacaba y uno de los hidroaviones de la Marina norteamericana: Morison, Samuel Eliot: *History of...*, volumen X, p. 131. Con respecto a la violación del espacio aéreo español: Díaz Benítez, Juan José: «IncurSIONES aliadas en la Zona Aérea de Canarias y África Occidental durante la II Guerra Mundial», *El Museo Canario*, volumen LVII (2002), pp. 47-65.

¹¹ Archivo Histórico del Ejército del Aire (AHEA), Expediente A-569, memoria del Servicio de Información Antiaeronáutica, 5 de enero de 1944.

CUADRO 1

**Incidentes con aviones aliados sobre Gran Canaria
entre enero de 1943 y marzo de 1944**

<i>Año</i>	<i>Mes</i>	<i>Vuelos</i>	<i>Incidentes</i>	<i>Disparos de aviso</i>
1943	Enero	2	—	—
	Febrero	—	—	—
	Marzo	1	—	—
	Abril	7	2	2
	Mayo	2	—	—
	Junio	3	—	—
	Julio	4	2	7
	Agosto	3	2	5
	Septiembre	5	5	34
	Octubre	10	7	52
	Noviembre	7	2	16
	Diciembre	13	1	2
	Total	60	21	118
1944	Enero	9	1	4
	Febrero	19	2	7
	Marzo	8	2	11
	Total	36	5	22
Total		96	26	140

FUENTE: Archivo Intermedio Militar de Canarias (AIMC), Jefatura Regional de Artillería, Caja 2, Carpeta 10, informe del teniente coronel jefe del Grupo Independiente de Artillería Antiaérea de Canarias, 2 de abril de 1944. Elaboración propia.

Ya antes de la guerra se había dado orden de disparar contra los aviones británicos que sobrevolasen el territorio español e incluso en 1940 se ordenó la intervención de los cazas contra las aeronaves no autorizadas. En la Zona Aérea de Canarias y África Occidental (ZACAO) los primeros disparos de aviso de la DCA documentados datan de enero de 1943 en Cabo Juby; su intervención en Gran Canaria comenzó al menos en abril, tras el aumento de los vuelos aliados que siguieron al hundimiento del *U-167*. Fue entonces cuando se ordenó identificar al intruso para la pertinente reclamación diplomática y, en el caso de que insistiera, hacer dos descargas delante y a la izquierda del avión, tirando al blanco si persistía. Tras el hundimiento del *U-135*, los incidentes fueron cada vez más numerosos, lo cual obligó a reiterar esta orden¹².

¹² Sobre la orden de disparar contra los aviones británicos: AGA, Asuntos Exteriores, Embajada en Londres, Caja 6.706, telegrama del embajador español en Londres al Minis-

CUADRO 2

**Incidentes con aviones aliados en Tenerife
entre agosto de 1943 y abril de 1944**

<i>Año</i>	<i>Mes</i>	<i>Vuelos</i>	<i>Incidentes</i>	<i>Disparos de aviso</i>
1943	Agosto	1	—	—
	Septiembre	3	—	—
	Octubre	4	—	—
	Noviembre	7	—	—
	Diciembre	9	—	—
	Total	24	—	—
1944	Enero	8	—	—
	Febrero	22	5	33
	Marzo	12	6	111
	Abril	9	8	182
	Total	51	19	326
Total		75	19	326

FUENTE: AIMC, Jefatura Regional de Artillería, Caja 2, Carpeta 10, informe de la Plana Mayor de Tenerife del Grupo Independiente de Artillería Antiaérea de Canarias, 23 de abril de 1944. Elaboración propia.

Estos episodios alcanzaron su mayor gravedad entre el 26 de octubre y el 1 de noviembre de 1943, cuando los *CR-32 Chirri* del 29.º Grupo de Caza, con base en Gando, actuaron para reforzar las advertencias de las baterías antiaéreas. Según la versión norteamericana, el día 26 un *PBY-5A Catalina* del VP-73 fue atacado por un caza español a seis millas al este de Melenara, dándole dos pasadas en las que el hidroavión recibió diez impactos y sufrió un herido leve. Tanto en este incidente como en los demás, los norteamericanos creían haber sido atacados por aviones *CR-42*, inexistentes en el Ejército del Aire español. Dos días después un par de aviones *Lockheed PV-1*

terio de Asuntos Exteriores, 17 de mayo de 1939. Con respecto a la intervención de los cazas: AGA, Asuntos Exteriores, Embajada en París, Caja 11.409, nota del subsecretario del Ministerio de Asuntos Exteriores al embajador español en París, 20 de mayo de 1940. En cuanto a la orden de hacer disparos de aviso: AIMC, Jefatura Regional de Artillería, Caja 30, Carpeta 76, escrito del coronel encargado del despacho de la Jefatura Regional de Artillería al jefe del Grupo Independiente de Artillería Antiaérea de Canarias, 12 de abril de 1943. Véase también en la misma carpeta el escrito del capitán general de Canarias a la Jefatura Regional de Artillería, 25 de mayo de 1943. La reiteración de la orden de hacer disparos de aviso: Archivo General del Ministerio de Asuntos Exteriores (AMAE), Expediente R-2.270/11, escrito de la 2ª Sección de Estado Mayor (EM) del Ejército al Ministerio de Asuntos Exteriores, 7 de octubre de 1943.

Ventura del VB-127 se encontraron con otro *Chirri*, al que dispararon cuando creyeron que iba a atacarlos, logrando varios impactos en el mismo, que no pudo utilizar sus ametralladoras. Pero el incidente más serio tuvo lugar el 1 de noviembre, cuando otro *Catalina* del VP-73 entabló combate con un *CR-32* a siete millas al este de Melenara. Los norteamericanos devolvieron el fuego tras la primera pasada, en la que al parecer ya habían sufrido daños en su aparato. El *Chirri* dio un par de pasadas más, retirándose después de causar tres heridos y graves daños que forzaron al hidroavión a tirar parte de su equipo por la borda para llegar casi milagrosamente a Agadir, donde a duras penas se evitó su hundimiento¹³.

El incidente del día 26 motivó que EE.UU. solicitara a Gran Bretaña la presentación de una protesta diplomática a Madrid, petición que se repitió después del combate aéreo del 1 de noviembre, además de protestar verbalmente a través de su propio embajador¹⁴. La versión de las autoridades españolas no daba motivos para tales reacciones sino más bien para todo lo contrario. En el primer caso, se afirmaba que el hidroavión norteamericano había volado sólo a dos kilómetros de la costa de Gando. En el segundo, los *Ventura* estaban sólo a cinco kilómetros de la costa y ante los disparos de aviso del caza respondieron con sus ametralladoras, tras lo cual el *Chirri* hubo de retirarse por mal funcionamiento de las suyas y los intrusos sobrevolaron durante 20 minutos la ciudad de Las Palmas, a pesar de los disparos de aviso de las baterías antiaéreas. El último *Catalina* fue interceptado a tres kilómetros de la costa, abriendo fuego antes de que el avión español pudiera hacer los disparos de aviso, a lo cual respondió éste con varias pasadas que forzaron al hidroavión a retirarse¹⁵.

¹³ Véase los incidentes del 26 de octubre y 1 de noviembre en: NARA, RG 38, World War II Action and Operational Reports, Caja 332, Serial 0287 (informe del comandante de la FAWF al comandante en jefe de la Flota de EEUU, 3 de diciembre de 1943) y Serial 0260 (entrevista realizada al piloto del hidroavión 73-P-10, atacado en las proximidades de Gran Canaria, 4 de noviembre de 1943). Para el 26 de octubre véase también: diario de guerra del escuadrón VP-73, Caja 121. En cuanto al 28 de octubre: NARA, RG 38, World War II War Diaries, Caja 88, diario de guerra de la FAWF.

¹⁴ Al protestar, tanto británicos como norteamericanos creyeron que el incidente había tenido lugar el 27: National Archives (NA), FO 371/34.830, telegrama del comandante en jefe de la Flota del Mediterráneo al Almirantazgo, repetido al agregado naval británico en Madrid, 28 de octubre de 1943. Para la segunda protesta: NA, FO 371/34.831, telegrama del comandante en jefe de la Flota del Mediterráneo al Almirantazgo, repetido al agregado naval británico en Madrid, 3 de noviembre de 1943. Véase también: Archivo General Militar de Ávila (AGMA), Subsecretaría del Ministerio del Ejército, Caja 21.215, escrito del ministro de Asuntos Exteriores al del Ejército, 13 de noviembre de 1943, remitiendo copia de la nota del día 9 de ese mismo mes del embajador norteamericano.

¹⁵ Sobre el incidente del 26 de octubre: AGMA, Subsecretaría del Ministerio del Ejército, Caja 21.215, telegrama del capitán general de Canarias al ministro del Ejército, 17 de noviembre de 1943. En cuanto al 28 de octubre: AHEA, Expediente A-12.952, escrito del

La verdad está, posiblemente, a mitad de camino entre unos y otros y quizá lo más probable fuera un malentendido en el que se confundió los disparos de aviso con un ataque y que tal advertencia alcanzara por error a los hidroaviones, terminando el último de los incidentes en un combate aéreo. En cualquier caso, el capitán general de Canarias ordenó que no intervinieran más los cazas para obligar a los aviones aliados a retirarse y que la zona prohibida llegaba hasta las tres millas desde la costa, limitando el tiro al blanco únicamente a los que no hicieran caso del aviso y sobrevolaran el territorio. Pero los incidentes volvieron a repetirse con insistencia a partir de febrero de 1944, especialmente en Tenerife, y aunque sólo se hacían disparos de aviso se corría el riesgo de que el «orgullo herido» de los españoles terminara derribando alguno de los aviones. De hecho, el propio Servicio de Información Antiaeronáutica (SIA) sospechaba que los intrusos eran conscientes de que la artillería antiaérea no pretendía derribarlos, aunque algunos fueron alcanzados accidentalmente por la metralla, concretamente dos aviones franceses el 15 de abril. Incluso un hidroavión de la ZACAO estuvo a punto de ser derribado por el fuego antiaéreo español¹⁶.

Ante la continuación de los vuelos, el SIA comenzó en marzo de 1944 a elaborar boletines, en los que se recogía no sólo la presencia de los aparatos de la FAWF, sino también los de otras nacionalidades, aunque sus cifras solían ser inferiores a las del diario de guerra de la FAWF. Nuevos contactos diplomáticos en julio intentaron infructuosamente poner fin a los incidentes con la DCA, aunque no se pudo evitar que ascendieran a 15 durante el mes de octubre. Los embajadores británico y norteamericano insistieron en que las baterías antiaéreas no disparasen contra sus aviones, consiguiendo que

ministro del Aire al de Asuntos Exteriores, 16 de noviembre de 1943. Véase también: AGMA, Subsecretaría del Ministerio del Ejército, Caja 21.215, telegrama del capitán general de Canarias al ministro del Ejército, 8 de noviembre de 1943. Con respecto al 1 de noviembre: AGMA, Subsecretaría del Ministerio del Ejército, Caja 21.215, telegrama del capitán general de Canarias al ministro del Ejército, 17 de noviembre de 1943. Véase también: AHEA, Expediente A-12.952, escrito del ministro del Aire al de Asuntos Exteriores, 16 de noviembre de 1943.

¹⁶ Para las órdenes del capitán general: AGMA, Subsecretaría del Ministerio del Ejército, Caja 21.215, nota del teniente coronel de servicio al coronel secretario general del Ministerio del Ejército, 7 de noviembre de 1943. Véase también: AIMC, Jefatura Regional de Artillería, Caja 1, Carpeta 4, telegrama del capitán general de Canarias al general jefe de Artillería de Canarias, 17 de febrero de 1944. En cuanto al «orgullo herido»: NA, ADM 1/15.980, informe del cónsul británico en Santa Cruz de Tenerife, 17 de abril de 1944. Con respecto a las sospechas del Servicio de Información Antiaeronáutica (SIA): AIMC, Jefatura Regional de Artillería, Caja 2, Carpeta 11, boletín núm. 5 del SIA, del 13 al 19 de abril de 1944. Sobre los aviones franceses: NA, ADM 1/15.980, telegrama del secretario de Estado norteamericano a la legación de EEUU en Tánger, 10 de junio de 1944. El incidente con el hidroavión español: AIMC, Jefatura Regional de Artillería, Caja 2, Carpeta 11, boletín núm. 7 del SIA, del 23 de abril al 3 de mayo de 1944.

no se hiciera cuando volasen sólo sobre el mar¹⁷. La condescendencia española con los vuelos aliados sobre Canarias se fue incrementando a medida que se aproximaba el desenlace de la guerra, de modo que en diciembre se ordenó no abrir fuego ni siquiera contra los que sobrevolaban el territorio, a menos que fuera de forma reiterada, suspendiendo poco después el servicio de vigilancia antiaérea. A finales de abril de 1945 se dispuso que no se disparara contra ninguna aeronave que pasara por el espacio aéreo del archipiélago, medida que se enmarcaba en el contexto de una política exterior sumisa hacia el gran vencedor de la guerra y el cual se planteaba la consecución de bases aéreas en Canarias¹⁸.

¹⁷ En cuanto a los contactos diplomáticos de julio de 1944: Archivo de la Presidencia del Gobierno (APG), Jefatura del Estado, Ministerio de Asuntos Exteriores, Legajo 5, Expediente 3, entrevista entre el ministro de Asuntos Exteriores y el encargado de negocios norteamericano, 28 de julio de 1944. Con respecto a los incidentes de octubre: AIMC, Jefatura Regional de Artillería, Caja 2, Carpeta 8, boletín núm. 19 del SIA, octubre de 1944. Véase la posterior intervención diplomática: AHEA, Expediente A-12.957, escrito del director general de Política Exterior del Ministerio de Asuntos Exteriores al subsecretario del Aire, 6 de octubre de 1944, y telegrama del ministro de Asuntos Exteriores al ministro del Aire, 19 de octubre de 1944. Sobre la restricción de los disparos de aviso: AIMC, Jefatura Regional de Artillería, Caja 1, Carpeta 4, telegrama del capitán general de Canarias al general jefe de la Artillería de Canarias, 26 de octubre de 1944.

¹⁸ Para la suspensión de los disparos de aviso: AHEA, Expediente M-3.266, escrito del capitán general de Canarias al jefe de la ZACAO, 1 de diciembre de 1944. Véase el telegrama en el mismo sentido dirigido por el capitán general a la Jefatura Regional de Artillería en dicha fecha: AIMC, Jefatura Regional de Artillería, Caja 1, Carpeta 4. También: AIMC, Jefatura Regional de Artillería, Caja 1, Carpeta 4, telegrama del capitán general de Canarias a la Jefatura Regional de Artillería, 13 de diciembre de 1944, y escrito de la 3ª Sección de EM de la Capitanía General de Canarias a la Jefatura Regional de Artillería, 28 de abril de 1945. El marco diplomático: Tusell, Javier: *Franco, España y la II Guerra Mundial. Entre el Eje y la neutralidad*, Madrid, Ediciones Temas de Hoy, 1995, pp. 546-576.

CUADRO 3

**Vuelos de aviones aliados sobre Gran Canaria y Tenerife
desde enero de 1944 a julio de 1945**

Año	Mes	Vuelos	
		Diario de guerra de la FAWF	Boletines del SIA
1944	Enero	18	—
	Febrero	21	—
	Marzo	13	8
	Abril	18	11
	Mayo	4	10
	Junio	11	9
	Julio	7	6
	Agosto	1	1
	Septiembre	17	15
	Octubre	29	24
	Noviembre	18	13
	Diciembre	11	8
	Total	168	105
1945	Enero	2	1
	Febrero	4	3
	Marzo	10	11
	Abril	8	6
	Mayo	20	20
	Junio	—	1
	Julio	—	—
	Total	44	42
Total		212	147

FUENTES:

- AIMC, Jefatura Regional de Artillería, Caja 2, carpetas 8 y 11, boletines del SIA desde el número 1 (del 14 al 22 de marzo de 1944) al 28 (julio de 1945).
 - NARA, RG 38, World War II War Diaries, Caja 88, diario de guerra de la FAWF.
- Elaboración propia.

CANARIAS EN EL PUNTO DE MIRA NORTEAMERICANO, 1943-1946

El fracaso de la operación *Barbarroja* y la entrada de EEUU en la guerra sellaron la suerte del Eje. Sin embargo, ya desde antes de que acabara la

guerra era evidente que la alianza coyuntural angloamericana con la URSS presentaba un futuro incierto tras la desaparición del enemigo común. En la conferencia de Teherán, a finales de 1943, habían quedado patentes las diferencias entre unos y otros; aunque EE.UU. había logrado imponerse a los británicos en cuanto a la elección de la estrategia militar a seguir, cada vez resultaba más preocupante la posibilidad de un predominio soviético en la Europa de la posguerra. En el caso de que el Ejército Rojo quisiera ocupar los países en poder de los Aliados occidentales, no habría forma de detenerlo a menos que se utilizase los bombarderos estratégicos y, a partir de 1945, las armas atómicas¹⁹.

Sin embargo, la tarea de rechazar una posible agresión soviética desbordaba las mermadas capacidades de Gran Bretaña. El tamaño de la *Royal Navy* aumentó enormemente durante los años de la guerra a pesar de las cuantiosas pérdidas sufridas, las cuales no impidieron que se impusiera finalmente al enemigo. Pero el poder naval, uno de los pilares de la hegemonía marítima británica, no había sido tan decisivo como lo fue en el siglo XVIII, especialmente por su papel esencialmente defensivo, los limitados logros del bloqueo naval y el auge del poder aéreo. Además, las bases económicas que habían sostenido tal poderío se habían derrumbado: la producción industrial norteamericana superó ampliamente a la británica y el agotamiento de las reservas de oro y dólares era tan real como el endeudamiento con EE.UU., que empezaba a disfrutar de libre acceso al área de la libra esterlina. Era precisamente el gigante norteamericano el que disponía del poder económico y tecnológico necesario para mantener las grandes flotas de bombarderos estratégicos y los arsenales de armas atómicas con los que afrontar la amenaza soviética²⁰.

Para ello era necesario un sistema de bases aéreas repartidas por todo el mundo que permitieran proyectar el poder aéreo norteamericano allí donde fuera necesario. A la hora de abordar este problema el Comité de Jefes de Estado Mayor de las Fuerzas Armadas de EE.UU. (JCS) elaboró la serie de planes JCS 570, comenzada en noviembre de 1943²¹. Inicialmente se consideró esta cuestión tanto en el marco de una paz en Europa mientras conti-

¹⁹ Sobre los Aliados y sus diferencias: Hillgruber, Andreas: *La Segunda Guerra Mundial...*, pp. 180-197. Véase el alcance y las limitaciones de la colaboración entre los Aliados, así como el papel que desempeñaron sus líderes en: Overy, Richard: *Por qué ganaron los Aliados*, Barcelona, Tusquets Editores, 2005, pp. 323-365. La estrategia occidental en caso de agresión soviética: Telo, Antonio José: *Os Açores...*, pp. 464-469.

²⁰ Kennedy, Paul: *The Rise and Fall of British Naval Mastery*, Londres, Penguin Books, 2001, pp. 299-322. Del mismo autor: *Auge y caída de las grandes potencias*, Barcelona, Plaza & Janés Editores, 1994, pp. 574-581.

²¹ NARA, RG 165, Entry 421, Caja 611, JCS 570, 6 de noviembre de 1943, informe del *Joint Strategic Survey Committee*. La conferencia de Teherán tuvo lugar entre el 28 de noviembre y el 1 de diciembre de ese mismo año.

nuaba la guerra en el Pacífico como en el de una paz mundial mediante el acuerdo de las cuatro potencias y pendiente del establecimiento de una organización de seguridad colectiva. Hubo un tercer caso, el de una paz mantenida por dicha organización, pero no fue considerado en el estudio porque se creía que en aquel momento no podía ser abordado de forma realista.

Las bases necesarias estaban clasificadas en cuatro colores: azul, verde, negro y rojo. Las primeras serían las destinadas a la defensa de EE.UU. y sus posesiones, mientras que las rojas servirían para la ocupación y el refuerzo de sus compromisos en Europa y las negras para la guerra contra Japón. Canarias estaba incluida en las verdes, al igual que Azores, Casablanca, Dakar, Liberia y Ascensión, cuyo objetivo consistiría en la defensa del Hemisferio Occidental. El JCS estimó que la disponibilidad de bases era estratégica para el país, de modo que el Departamento de Estado debía negociar su obtención, así como conseguir los derechos para operar con aviones militares en y sobre territorio extranjero.

El 23 de noviembre el JCS aprobó las recomendaciones del Comité de Planificación Estratégica Conjunta (JSSC), las cuales también recibieron el visto bueno del presidente Roosevelt, que dispuso poco después que se iniciara los contactos con los gobiernos extranjeros que habrían de proporcionar no sólo bases y derechos sino también facilidades. El acuerdo óptimo sería aquel en el que EE.UU. llegase a contar con bases e instalaciones propias o arrendadas a largo plazo, incluyendo el derecho a la importación libre de impuestos del material necesario, la ausencia de restricciones para las actividades de los aviones militares, la construcción y el manejo de las instalaciones necesarias y el mantenimiento del personal correspondiente. Lo mínimo que esperaba de las negociaciones era que se permitiese la actuación de las aeronaves desde dichas bases y la construcción de las instalaciones necesarias²².

No obstante, antes de que se iniciara estos contactos y a pesar de que las relaciones con el Gobierno español no eran precisamente distendidas, fruto de la gran presión aliada para acabar con las muestras más evidentes de la no beligerancia, ya se había comunicado a éste el interés de establecer dos rutas para aeronaves comerciales entre EE.UU. y el norte de África, haciendo escala en España. El Mando de Transporte Aéreo (ATC) ya había comenzado el primer puente aéreo atlántico en Azores desde octubre de 1943, aprovechando las facilidades conseguidas por los británicos. Tras arduas negociaciones se firmó un convenio aéreo en diciembre de 1944, por el que las empresas de transporte aéreo norteamericanas podrían hacer escala en Madrid, Barcelona, Sevilla y Villa Cisneros, recogiendo y dejando pasajeros, carga y correo. En febrero de 1945 se añadió un protocolo por el que se consideraba al ATC como una de estas empresas, debiendo ir sus aviones

²² NARA, RG 165, Entry 421, Caja 611, JCS 570/2, 10 de enero de 1944.

desarmados y sus tripulaciones sin aparentar que eran militares²³. Unos meses después el Gobierno español autorizó la presencia de personal y equipo del ATC en Cabo Juby y Villa Cisneros, a donde llegaron a mediados de dicho año, comenzando la construcción de las instalaciones necesarias y el aterrizaje de aviones norteamericanos, al menos 125 hasta abril de 1946, poco antes de que abandonaran definitivamente estas bases²⁴.

La escala de las aeronaves del ATC en el África Occidental Española se enmarcaba en la repatriación de fuerzas norteamericanas tras el final de la guerra en Europa, pero no en el despliegue de bases para defender a EE.UU. frente a una agresión soviética. El Comité de Planificación de Guerra Conjunta (JWPC) creía que, en el caso de que se rompiera las relaciones con la URSS, la Organización de las Naciones Unidas (ONU) sería ineficaz para el mantenimiento de la paz mundial, por lo que la cuestión del despliegue de las bases aéreas seguía sometida a estudio, distinguiéndose cuatro tipos de áreas en función de su importancia: primarias, secundarias, subsidiarias y aquellas en las que sólo se requería derechos de tránsito y parada técnica. Las primarias debían garantizar la defensa de EE.UU., sus posesiones y el Hemisferio Occidental, mientras que las secundarias protegerían a éstas y permitirían lanzar operaciones. La misión de las subsidiarias sería aumentar la flexibilidad de las dos anteriores e impedir su uso al enemigo. Los derechos a conseguir en ellas iban desde el uso exclusivo hasta el mero tránsito con parada técnica, pasando por los de utilización conjunta con la potencia soberana o participación bajo el principio de nación más favorecida²⁵.

²³ Para la presión británica y norteamericana sobre el gobierno español: Tusell, Javier: *Franco, España y...*, pp. 435-493. En cuanto al interés norteamericano de usar el territorio español como escala: AHEA, Expediente *70/12, carta del ministro del Aire al de Asuntos Exteriores, 22 de septiembre de 1943. El puente aéreo en Azores: Telo, António José: *Os Açóres e...*, pp. 431-446. El convenio aéreo: AMAE, Expediente R-9.981/2, convenio aéreo entre España y EEUU, 2 de diciembre de 1944. El protocolo, en vigor durante 14 meses desde el 19 de febrero: AMAE, Expediente R-3.244/6, nota del encargado de negocios norteamericano al ministro de Asuntos Exteriores, 19 de febrero de 1945, remitiendo una copia del protocolo adicional al convenio de 2 de diciembre de 1944.

²⁴ Sobre la autorización para el destacamento del ATC: AMAE, Expediente R-9.981/2, nota del embajador norteamericano al ministro de Asuntos Exteriores, 30 de abril de 1945. Véase también: Hugues, Emmet John: *Report from Spain*, Nueva York, Henry Holt & Company, 1947, p. 241. En cuanto a sus actividades en Cabo Juby y Villa Cisneros: AHEA, Expediente A-12.873, informes del jefe del Sector Aéreo de Ifni-Sáhara al coronel jefe de la ZACAO, 13 de julio y 27 de agosto de 1945. Con respecto a la salida del ATC: NARA, RG 165, Entry 421, Caja 625, JCS 570/72, 10 de julio de 1946. Véase también: AHEA, Expediente A-12.935, escrito del director general de Marruecos y Colonias al subsecretario del Ministerio del Aire, 3 de junio de 1946, informando de la partida del mayor Jenkins, oficial norteamericano al mando del destacamento del ATC en Villa Cisneros.

²⁵ NARA, RG 165, Entry 421, Caja 612, JWPC 361/4, 25 de agosto de 1945. Para los requerimientos de bases en España durante 1945 y 1946, véase un análisis más extenso en: Marquina Barrio, Antonio: *España en la política de seguridad occidental 1939-1986*, Madrid, Servicio de Publicaciones del Estado Mayor del Ejército, 1986, pp. 127-135.

En la relación de prioridades a la hora de entablar negociaciones había que distinguir entre áreas esenciales, necesarias y deseadas. Las dos primeras correspondían a aquellas en las que se deseaba mantener bases activas, mientras que las últimas consistían en las que permanecerían inactivas. Canarias se encontraba encuadrada entre las bases necesarias y, por tanto, activas. Los derechos máximos a los que se aspiraba en el archipiélago eran los concernientes a su utilización conjunta con España, esperando que, si no fuera posible, se pudiera al menos conseguir los de participación y dejando claro que, en cualquier caso, el uso no sería exclusivamente aéreo sino también naval. El JCS consideró a estas islas como un área necesaria, aunque dentro de la categoría de las subsidiarias²⁶.

Los lugares más adecuados para instalar las bases se agrupaban a su vez en cuatro grandes áreas estratégicas: Atlántico Norte, Atlántico Sur, Pacífico y Ártico. El archipiélago estaba encuadrado en la segunda, teniendo como objetivos estratégicos servir de aeródromo en ruta al Mediterráneo y África occidental y ayudar en la defensa de los accesos atlánticos al Hemisferio Occidental. En tiempo de guerra debería desarrollar una amplia gama de funciones. Por un lado, ser utilizada como aeródromo de tránsito, punto de anclaje para la Armada, estación aeronaval y base aérea del Ejército. Por el otro, apoyar a las fuerzas asignadas a patrullas, reconocimiento y vigilancia del área circundante, interceptar y destruir a las fuerzas hostiles que se aproximasen a esa zona y negar su utilización al enemigo, además de permitir la ejecución de acciones aéreas ofensivas²⁷.

En abril de 1946 el JPS consideró necesario aclarar que la palabra base no implicaba, salvo algunas excepciones, una guarnición permanente ni el estacionamiento de aviones y buques de guerra en tiempo de paz. Así mismo, los derechos de participación requeridos también podían entrar en conflicto con los intereses diplomáticos de EE.UU., por lo que en tales casos habría que limitarse a los de tránsito aéreo y parada técnica, además del anclaje de buques, como sucedería en el caso de Canarias. Lo que sí debía quedar claro a la nación soberana era la necesidad de impedir la presencia de una tercera parte hostil en estas áreas y que en caso de guerra debería aliarse con la potencia norteamericana, a la cual le gustaría utilizar los sitios en los que pretendía establecer bases. Al cabo de un mes se modificó la importancia estratégica del archipiélago en este despliegue, ya que de no ser posible la obtención de bases en la zona de Casablanca-Port Lyautey, las islas adquirirían una importancia de primera magnitud²⁸.

²⁶ Véase la relación de prioridades: NARA, RG 165, Entry 421, Caja 612, relación de prioridades en las negociaciones para la obtención de bases, elaborada por el JWPC, 4 de septiembre de 1945. Sobre la decisión del JCS: NARA, RG 165, Entry 421, Caja 612, JCS 570/40, 25 de octubre de 1945.

²⁷ NARA, RG 165, Entry 421, Caja 613, JWPC 361/10, 2 de noviembre de 1945.

²⁸ NARA, RG 165, Entry 421, Caja 615, JPS 684/17, 12 de abril de 1946, y JCS 570/62, 15 de mayo de 1946.

Esta revalorización de Canarias para los intereses estratégicos norteamericanos obligó a plantearse seriamente la posibilidad de entablar negociaciones con el Gobierno español para obtener derechos militares allí, entre los que se incluía establecer, usar y mantener una base aérea en Gando, instalaciones militares adicionales y anclaje para los buques de guerra. Además, también se quería que los vehículos, buques y aviones navales pudieran operar sin restricciones, utilizar las infraestructuras portuarias y de transporte, importar material sin pagar derechos de aduanas, mantener la jurisdicción sobre el personal norteamericano y ejercer tales derechos a través de un contratista civil. En lo que se refiere a la importación de material también se pretendía moverlo de un sitio a otro, almacenarlo y sacarlo del país sin pagar impuestos, aplicando lo mismo al personal norteamericano. A todo ello había que añadir otros adicionales como el de la única ocupación de dichas instalaciones. Si España desease ofrecer esas facilidades militares a la ONU debería comunicárselo previamente a EE.UU.²⁹ En otras palabras, lo que se pretendía conseguir no era otra cosa sino pequeños enclaves de soberanía norteamericana en territorio español.

Estas peticiones recibieron el visto bueno del JCS el 23 de julio de 1946, pero no fueron llevadas a la práctica. El Comité de Coordinación de los departamentos de Estado, Guerra y Marina (SWNCC) también le dio su aprobación, pero el miembro del Departamento de Estado dejó claro que en aquel momento el Gobierno norteamericano no estaba en posición de negociar derechos militares con España ni parecía que fuera a estarlo en un futuro predecible. Efectivamente, la ayuda encubierta del régimen franquista al Eje durante la guerra, incumpliendo sus obligaciones como neutral, acabó pasándole factura al ser condenado a finales de 1946 por la ONU, en medio de fuertes presiones soviéticas y de la opinión pública para adoptar tal decisión. Durante el invierno de 1946 a 1947 el temor a una agresión soviética renovó el interés de los estrategas norteamericanos por la península Ibérica y Canarias, aunque el valor del archipiélago no fue tan importante, ya que el Gobierno norteamericano acordó con Francia en 1950 el establecimiento de bases en Marruecos y al año siguiente con Portugal la obtención de derechos en Azores³⁰.

²⁹ NARA, RG 165, Entry 421, Caja 625, JCS 570/72, 10 de julio de 1946.

³⁰ Para el visto bueno del JCS: NARA, RG 165, Entry 421, Caja 625, P&O 686 TS, memoria para archivar, 8 de agosto de 1946. En cuanto a la reticencia del Departamento de Estado: NARA, RG 165, Entry 421, Caja 625, JCS 570/75, 8 de agosto de 1946. Sobre el aislamiento internacional de la dictadura: Portero Rodríguez, Florentino, y Pardo, Rosa: «Las relaciones exteriores como factor condicionante del franquismo», Sánchez Recio, Glicerio (ed.): *El primer franquismo (1936-1959)*, Ayer, núm. 33 (1999), pp. 187-218. Con respecto a las bases en Marruecos y Azores: Marquina Barrio, Antonio: *España en la política...*, pp. 135-159 y 375-380.

CONCLUSIONES

La importancia de Canarias para EE.UU. fue secundaria, sobre todo comparada con Azores y especialmente antes de los desembarcos angloamericanos en el noroeste de África. Lo que realmente preocupaba a la gran potencia norteamericana en 1940 y 1941 era la posibilidad de que el Hemisferio Occidental fuera atacado desde archipiélagos como el de Cabo Verde y, principalmente, Azores. De hecho, las escasas fuerzas que podía reunir durante aquellos años para operaciones en el Atlántico fueron reservadas para una hipotética ocupación de este último archipiélago. Pese a los rumores que hubo entonces, el estudio de la ocupación de Canarias fue llevado a cabo por los comités de planificación británicos, con participación canadiense en la planificación de *Tonic* a partir de octubre de 1942, sin que los norteamericanos intervinieran directamente en ella.

La instalación de bases aliadas en el protectorado francés en Marruecos abrió una nueva etapa en la que fueron frecuentes los incidentes con la defensa antiaérea de Canarias, lo cual añadió una mayor tensión a las relaciones entre el Gobierno español y los Aliados, ya de por sí difíciles ante la ayuda clandestina que el régimen franquista prestaba al *III Reich*. No obstante y a pesar de la gravedad de algunos de los incidentes, ninguna de las dos partes tenía intención de agravar la situación ni se temía, por parte española, una invasión aliada como consecuencia de la intensificación de los vuelos de reconocimiento. En realidad, a partir del otoño de 1943 los comités de planificación norteamericanos sólo pensaban en Canarias para la posguerra, como una de las alternativas para instalar bases aéreas y navales que permitieran sostener su esfuerzo bélico en un hipotético conflicto con la URSS, pero el aislamiento al que había sido condenada la dictadura y la existencia de otras opciones hicieron que finalmente el archipiélago fuera relegado a favor de otras alternativas más viables en aquel momento.